

– at selskabet har samme vilkår med hensyn til godkendelse, statslige og kommunale skatter, afgifter, moms m.v. som private selskaber.

Det er Venstres og Det Konservative Folkepartis opfattelse, at selskabets rammer for aktivitet maksimalt kommer til at omfatte de i ministerens svar på spørgsmål 27, jf. bilag 24, nævnte seks punkter. Selskabet vil således ikke kunne udføre turist- og bestillingskørsel, iværksætte produktion af materiel og lignende eller andre former for aktiviteter.

Efter Venstres og Det Konservative Folkepartis opfattelse bør selskabets aktiemajoritet afhændes til private, og de kommunale/amtskommunale ejere samt HT bør tilskyndes hertil. På denne baggrund er det under ændringsforslag nr. 5 foreslået, at begrænsningerne i selskabets aktiviteter ophører, når mere end 50 pct. af aktierne er afhændet til private.

Et mindretal inden for mindretallet (Fremskridtspartiets medlem af udvalget) anbefaler vedtagelsen af lovforslaget med de under nr. 1 og nr. 5 stillede ændringsforslag, idet det er en forbedring af de eksisterende forhold. Oprettelsen af et aktieselskab giver mulighed for en begyndende privatisering, hvilket Fremskridtspartiet går ind for.

Fremskridtspartiet havde gerne set en bestemmelse om, at aktierne kunne udbydes i fri handel, således at det ikke er amter og kommuner, der har flertallet og den bestemmende magt i aktieselskabet.

Fremskridtspartiet ser også gerne, at udbudet af kørslen i HT-området sker hurtigere end i år 2002, således at de private vognmænd, der stadig er tilbage i branchen, har en mulighed for at komme med i udbudet, inden de bliver »kvalt«.

Et andet mindretal (Socialdemokratiets, Det Radikale Venstres og Centrum-Demokraternes medlemmer af udvalget) indstiller lovforslaget til *vedtagelse uændret*.

Et tredje mindretal (Socialistisk Folkepartis medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med det af mindretallet stillede ændringsforslag.

SF stemmer for lovforslaget, fordi der nu gives mulighed for, at HT, DSB og andre of-

fentlige selskaber kan byde på den kørsel, der bliver udliciteret i fremtiden. Hidtil har eksempelvis Linjebus overtaget over 20 pct. af kørslen i HT-området.

Det er endvidere SF's opfattelse, at den konstruktion, der bliver efter loven, giver vandtætte skotter imellem selskabet og HT. SF ser det som et gode, at busvirksomheden endvidere får mulighed for at drive anden form for kollektiv trafik såsom letbaner, sporvogne osv.

SF fremførte under 1. behandling af lovforslaget, at der ved udlicitering af busruter fra selskabets side bør føres skarpt tilsyn med, at arbejdsmiljøregler som f.eks. køre-hviletidsbestemmelser overholdes, og i tilfælde af overtrædelser bør den pågældende busejer miste retten til kørsel i området.

Et fjerde mindretal (Enhedslistens medlem af udvalget) indstiller lovforslaget til *vedtagelse* med de af mindretallet stillede ændringsforslag.

Ændringsforslag

Til § 1

Af et *mindretal* (V, KF og FP):

1) I det under nr. 3 foreslåede § 3, stk. 1, ændres ordene »1. juli 2002« til: »31. december 2000«.

Af et *mindretal* (EL):

2) Det under nr. 3 foreslåede § 3, stk. 1, affattes således:

»Selskabet foretager løbende offentligt udbud af op til 45 pct. af den i § 1 nævnte buskørsel.«

3) Det under nr. 3 foreslåede § 3, stk. 2, affattes således:

»Stk. 2. Buskørslen kan udføres af offentlige eller private selskaber.«

4) De under nr. 4 foreslåede §§ 3 a og 3 b udgår.

Af et *mindretal* (V, KF og FP):